

Просто, если пострадавшего не вытащить сейчас, то он гарантированно умрет (сгорит, утонет, будет раздавлен и т.д.). А так у него появятся шансы выжить. Вытащив пострадавшего, уложите его на что-нибудь и укройте чем-нибудь. Не дайте ему переохладиться. Разобравшись с этими двумя пунктами (что угрожает Вам? и что угрожает пострадавшему?), переходим к оказанию первой помощи.

ПП при ДТП представляет собою комплекс простейших мероприятий, проводимых на месте получения травмы самим пострадавшим или другими лицами, с использованием аптечки первой помощи или подручных средств оказания помощи, с целью устранения последствий поражений, угрожающих жизни пострадавших, и предупреждения развития опасных для жизни осложнений.

Важно, чтобы Вы понимали возможные последствия Ваших действий.

#### Список литературы

1 Справочник спасателя. – М. : ВНИИ ГОЧС, 2006.

2 Руководство по ведению аварийно-спасательных работ при ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий с комплектом «Типовых технологических карт разборки транспортных средств, деблокирования и извлечения пострадавших при ликвидации последствий ДТП». – М., 2012.

УДК 658.3:656.2

### **ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ ПАССАЖИРСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

*В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА, В. А. ГИЗАТУЛЛИНА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г.Гомель*

Экономическая безопасность подразделений железной дороги зависит от того, как эффективно используются все факторы производства, и, прежде всего, трудовых ресурсов. Для поддержания достаточного уровня экономической безопасности необходимо четко определить роль каждого фактора с учетом специфики деятельности исследуемого предприятия.

В настоящее время на Белорусской железной дороге пристальное внимание уделяется росту эффективности использования трудовых ресурсов в основных предприятиях отраслевых хозяйств, и, прежде всего, связанных с пассажирским движением. Мотивирующим фактором роста производительности труда является заработная плата, надлежащим образом связанная с результатами труда, при условии наличия четкой связи между зарплатой и производительностью – увеличение последней ведет к росту первой.

Принятие управленческих решений, связанных с использованием трудовых ресурсов, прежде всего, требует выработки определенных качественных параметров по детализации и конкретизации оценки эффективности их использования в процессе пассажирских перевозок. Поэтому методика расчета производительности труда в подразделениях железной дороги требует развития в соответствии с текущими задачами экономики и особенностями функционирования железнодорожной отрасли.

При развитии методики расчета производительности труда, которая сейчас основана на сквозном подходе по уровням управления на базе единого стоимостного показателя, необходимо использовать систему натуральных показателей. Именно система количественной оценки достаточно полно отражает объем выполненной работы подразделений железной дороги при их участии в единой технологии процесса пассажирских перевозок.

В единой технологии процесса перевозок каждое отраслевое хозяйство имеет свои задачи, обусловленные их специфической функцией в перевозочном процессе, которые впоследствии определяют весь перечень видов работ и операций, обеспечивающих качество и безопасность перевозок пассажиров. При этом для каждого предприятия отраслевого хозяйства перечень видов работ и технологических операций определяется их функцией в единой технологии процесса перевозок и, как следствие, каждое имеет свою систему количественных и качественных показателей, характеризующих объем выполненных работ.

Проведенное исследование по количественной оценке объемов выполняемых работ предприятиями отраслевых хозяйств позволяют сделать следующий вывод:

– для большинства отраслевых хозяйств железной дороги разработана и используется соответствующая система количественной и качественной оценки объемов выполняемых работ, связанных с осуществлением их основных функций. К таким отраслевым предприятиям относятся: пассажирские станции, вокзалы, вагонные участки, локомотивные и вагонные депо, дистанции гражданских сооружений и лесозащитных насаждений;

– для отраслевых хозяйств, составляющих инфраструктуру железной дороги, – путь, сигнализация и связь, электрификация и электроснабжение – в качестве количественного измерителя используются показатели, характеризующие, как правило, количество обслуживаемых устройств. Так, в дистанции пути – это протяжение в приведенных километрах обслуживаемых участков пути; в дистанции сигнализации и связи – технические единицы, которые дают представление о приведенной величине обслуживаемых устройств; в дистанции электроснабжения – это также технические единицы обслуживаемых устройств.

Для эффективного управления трудовыми ресурсами и повышения весомости материальных стимулов в железнодорожной отрасли, авторами было предложено использование не единичного, а системы показателей производительности труда:

– на уровне отделения железной дороги используется интегральный показатель производительности труда, характеризующий все виды выполненных работ, включая не только движущие операции, но и трудозатратные начально-конечные;

– на уровне каждой отраслевой службы целесообразно использовать два показателя: производительность труда отраслевого предприятия (филиала) в целом, которая определяется с использованием натурального или интегрального показателя; производительность труда отраслевого предприятия (филиала) по основным производственным группам.

Предлагаемая система показателей для каждого предприятия отраслевого хозяйства основывается на единых принципиальных подходах, имея лишь различия в количественной оценке выполняемых специфических технологических операций, определяющих функцию в единой технологии процесса перевозок и организационной структуре.

Последующие исследования по оценке эффективности использования трудовых ресурсов отраслевых хозяйств и, прежде всего пассажирского, показали целесообразность использования не одного, а системы показателей, в составе которых выделяют:

– производительность труда отраслевого предприятия (филиала) в целом, которая определяется с использованием натурального или интегрального показателя;

– производительность труда отраслевого предприятия (филиала) по основным производственным группам, в зависимости от организационной структуры предприятия.

Интегральный показатель производительности труда, позволяющий оценить эффективность трудовых ресурсов в целом по отраслевому предприятию, используется в случаях оценки трудовых ресурсов с помощью системы показателей производительности труда.

В целом по отраслевому предприятию (филиалу), в случае использования ни одного, а нескольких показателей производительности, рассчитывается индекс роста производительности труда по следующей формуле:

$$I_{\text{пр}} = I_1 \cdot \alpha_1 + I_2 \cdot \alpha_2 + \dots + I_n \cdot \alpha_n,$$

где  $I_{\text{пр}}$  – индекс производительности труда за отчетный период в целом по предприятию;  $I_1, I_2, I_n$  – индекс производительности труда соответственно по отдельным производственным группам;  $\alpha_1, \alpha_2, \alpha_n$  – доля численности работников производственных групп.

Система показателей каждого предприятия отраслевого хозяйства основывается на единых принципиальных подходах, имея лишь различия:

– в количественной оценке выполняемых специфических технологических операций, определяющих функцию в единой технологии процесса перевозок;

– организационной структуре.

Выбор системы показателей для оценки эффективности использования трудовых ресурсов в каждом предприятии отраслевого хозяйства должен достоверно отразить реальность количества выполненной работы или трудозатрат.

## Список литературы

- 1 Гизатуллина, В. Г. Производительность труда в пассажирском хозяйстве Белорусской железной дороги : метод. рекомендации / В. Г. Гизатуллина, Н. В. Кравченко, Л. В. Козлова ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 49 с.
- 2 Гизатуллина, В. Г. Оценка эффективности использования трудовых ресурсов на Белорусской железной дороге и в ее структурных подразделениях : метод. рекомендации / В. Г. Гизатуллина, Л. В. Дмитроченко. – Гомель : БелГУТ, 2003. – 34 с.

УДК 656.222.6

### РИСК-ОРИЕНТИРОВАННЫЙ ПОДХОД К ПРОГНОЗИРОВАНИЮ СРЕДНЕЙ УЧАСТКОВОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ

*А. В. ГОГОЛЕВА*

*Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I,  
Российская Федерация*

Осуществляя перевозочную деятельность, перевозчик вынужден учитывать то, что перевозка всегда сопряжена с риском и находится под влиянием множества факторов, связанных с качеством технического, ресурсного и информационного обеспечения, организацией перевозочного процесса, обеспечением безопасности; а также природно-климатических и техногенных факторов. Как правило, себестоимость перевозки не известна заранее, так как обычно включает в себя дополнительные издержки, возникающее уже в ходе перевозки. Вместе с тем перевозчик принимает на себя обязательства по затратам случайного размера в обмен на фиксированную плату.

В соответствии с договором (заявкой) перевозчик обязуется взамен оговоренной и заранее подлежащей уплате суммы предоставить потребителю услуги по выполнению перевозки в оговоренные сроки независимо от наступления случайных событий, способных помешать ее оказанию, и влекущих дополнительные издержки.

Поиск наиболее эффективных форм управления перевозочным процессом в условиях рынка (поиск решений в рамках противоречия между достижением высоких финансовых результатов и обеспечением бесперебойного предоставления качественных транспортных услуг при неуклонном соблюдении безопасности перевозок) привел современный транспортный менеджмент к необходимости применения централизованной технологии управления перевозками с учетом риска [1, 2].

Документами, определяющими развитие этого направления на железнодорожном транспорте, стали:

- 1 Функциональная стратегия управления рисками в ОАО «РЖД», установившая роль и место управления рисками в системе стратегического управления компании, основные термины и понятия, концептуальные основы и этапы построения корпоративной системы управления рисками (далее – Стратегия);

- 2 Концепция комплексного управления надежностью, рисками, стоимостью жизненного цикла на железнодорожном транспорте;

- 3 Технология централизованного управления перевозками во взаимодействии дирекций управления движением, тяги, инфраструктуры и сбыта.

Стратегия предполагает создание корпоративной системы управления рисками в ОАО «РЖД». Целью создания этой системы в области управления движением является оптимизация результатов перевозочной деятельности в условиях действия внешних и внутренних дестабилизирующих факторов, достижение целевых показателей, предусмотренных стратегической программой развития ОАО «РЖД», и обеспечение системного подхода при принятии долгосрочных стратегических решений.

В перевозочной деятельности управление рисками заключается в обеспечении выявления, анализа и управления производственно-технологическими, техническими и ресурсными рисками, а также в определении состава, структуры и периода воздействия совокупности этих рисков [3]. Осуществление таких механизмов возможно только при тесной взаимосвязи между стратегиями управления перевозочным процессом и управления рисками.

Основными задачами, решаемыми в рамках системы риск-менеджмента в области управления движением, являются: